**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 136 (1857)

**Artikel:** Die Semmering-Eisenbahn

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-372966

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF: 22.10.2025** 

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

sind die untern Volksklassen der Wissenschaft der Chemie nicht besonders günstig; denn seitzdem, sagt man, die Brauer Chemie studiren, taugt das Bier nicht mehr viel. Bon der Bierwaage des berühmten, fürzlich in Münschen verstorbenen Prosessors der Chemie, Fuchs, die amtlich zum Erfennen und Abwiegen des Biergehaltes angewendet wird, will man auch nichts halten; unsere Alten, behauptet man in Altbayern, batten die beste Bierprobe. Sie schützteten eine Maß Bier auf einen ledernen Stuhl und darauf setzte sich der Vierküfer; pichten nun dessen hirschlederne Hosen seift an, so war das Bier gut, konnte er aber leicht ausstehen, so war das Vier eben ein Plempel, d. h. gering.

Ein Bierküfer ift eine wichtige Person. Ihrer drei oder vier geben in Begleitung einer Poli= zeiperson von Keller zu Keller und lassen sich von verschiedenen Suden, denn diese werden gezeichnet nach Monat und Tag, wie die Jahrgange beim Wein, aus den großen Fäffern Proben ausheben zum Berfosten. Da fommt denn Farbe und Güte in Betracht. Man fagt ihnen nach, daß sie beim Verkosten häufig die linke Hand auf den Rücken legen, damit der hinten stehende Brauer, wenn sie als amtlich aufgestellte Personen ihr Urtheil beginnen mit ben Worten: "Das Bier hat a Geschmäckle" — diese leicht findet, worauf dann der gutach= tende Nachsag: "aber was für a Geschmäckle, a quates" — den erschreckenden Worten des ein= leitenden Urtheils die Spike nimmt. Nach einer erst letthin ergangenen Verordnung dürfen Bier= küfer an einem Tage nicht mehr als fünf Bier= proben vornehmen, und es sollen dieselben vor dem Beginne ihrer Amtsthätigkeit keine sauern, den Gaumen kitzelnde Speisen genießen. Es ist nämlich herkömmlich, daß der Brauer die Herren Biervisitatoren regalirt. In früheren Zeiten waren die Bierftrafen febr ftreng.

Was nun den Stand der Brauer betrifft, so bildet er einen sehr respektablen Theil der Bewölferung Bayerns und er besitzt großen Einsstuß, vorzugsweise in Altbayern. Seit die bayerischen Bierbrauer Fabrisbesitzer geworden sind, wird das Brauwesen auch vornehmer bestrieben; die Brauknechte heißen Gehülfen (den Titel haben die letztern wohl geändert, aber nicht die Lebensweise, denn es erhält einer Mittags

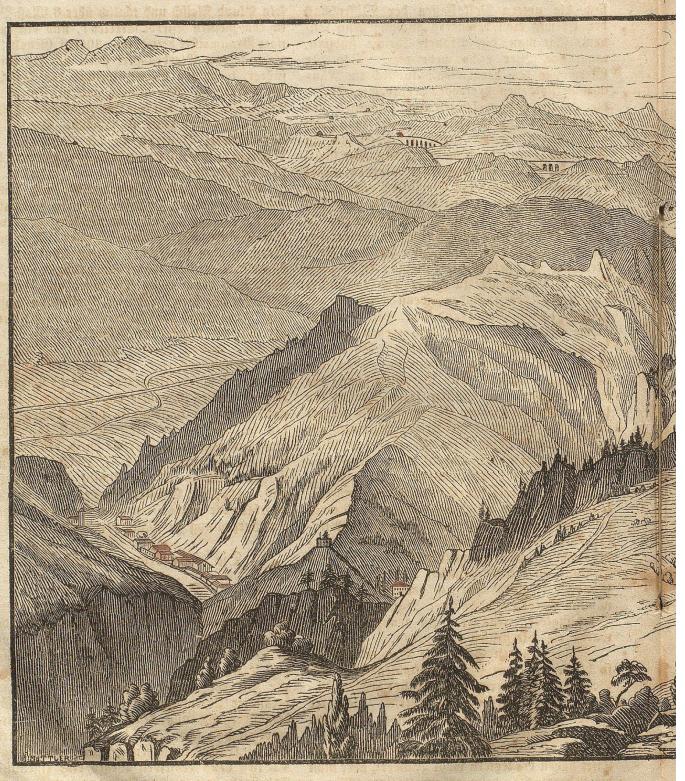
sein Pfund Fleisch und täglich über 6 Maß Vier in den meisten Bierbrauereien), und ein tüchtiger Braumeister bezieht 2 — 3000 fl. Gehalt. In einer großen Vierbrauerei stand sich der Biersführer, d. h. der Knecht, welcher den Wirthen das benöthigte Vier zufuhr und pr. Faß 6 fr. Trinkgeld erhielt, mit den ihm zufallenden Trinkzeldern auf fast 1600 fl. jährlich. Die größte Vierbrauerei Vaperns ist die Tucher'sche in Nürnberg; mittelst Dampsfraft fabrizirt sie jährzlich bei 60,000 Eimer.

Ein wesentliches Erforderniß, um feines Bier zu erzeugen, ift außer schöner, goldgelber Gerfte, die vorzugsweise in der Umgegend von Schweinfurt fehr geräth, Sopfen. Die beste Sorte wächst in Spalt, einem Städtchen in Mittelfranken, das, früher ganz nahrungslos, zu Wohlstand durch einen Pfründler aus Böhmen fam, der den Bewohnern den Hopfenbau lehrte. Im Jahre 1854 produzirte es an 8000 Zent= ner und es wurde der Zentner bis zu 230 fl. bezahlt, so daß dorthin über 1½ Million fl. geflossen sein mögen. Im Jahr 1855 gablte Spalt und nächste Umgegend etwa 15,000 3tnr. Hopfen und es schwankte der Preis zwischen 50 und 80 fl.; es ist somit in diesen beiden Jah= ren in dem fleinen Umfreise von faum acht Stunden eine große Summe durch den Hopfen= bau erzielt worden. Im Durchschnitt erzeugt Bayern jährlich 50 — 70,000 3tnr. Hopfen und 4,400,000 Scheffel Gerfte, von welcher ungefähr ber vierte Theil nach der oben gemach= ten Berechnung zu Malz verbraucht wird.

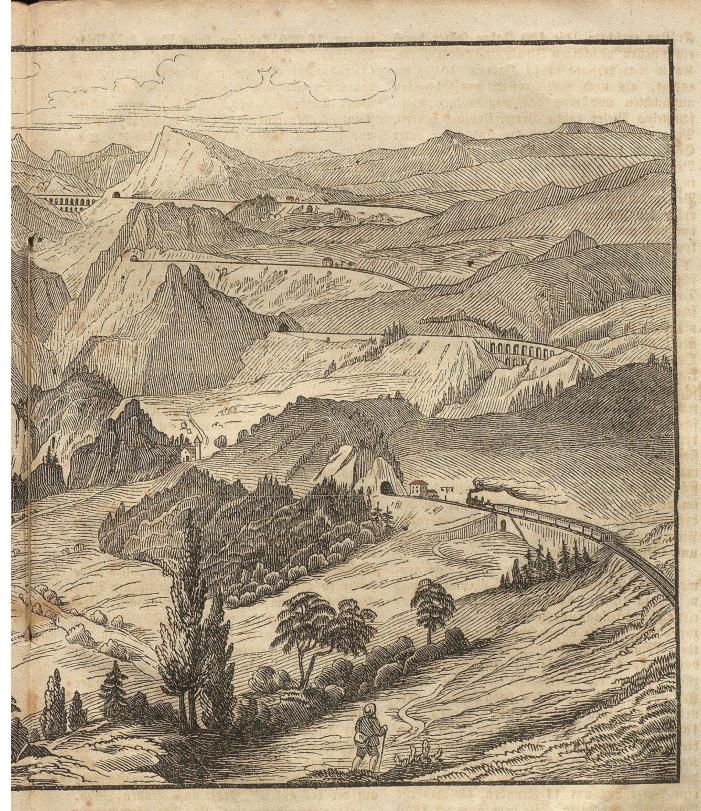
# Die Semmering = Gifenbahn.

(Siegu nachftebende Abbilbung.)

Eines der großartigsten Bauwerke der Neuzeit ist unbestritten der Schienenweg über den Semmering, einen Ausläufer der norischen Alpen in Desterreich. Er bildet einen Theil der Wien und Triest verbindenden Eisenbahnlinie. Schon zur Zeit der Kömer war der Semmering ein befannter Alpenpaß, da er der niedrigste Gesbirgsübergang aus dem Innern von Steiersmark ist und schon im 14. Jahrhundert wurde ein Weg über denselben gebaut. Kaiser Karl VI. ließ 1728 desselben Weges eine eigentliche Fahrstraße mit großem Auswand von Zeit und



Die Semmerin



ing = Eifenbahn.

Rräften errichten, die 100 Jahre später durch einen neuen, prächtigen Straßenzug ersest wurde. Raum war derseibe in 11 Jahren (1840) besendigt, als noch weit großartigere Gedanken auftauchten und trotz des ungläubigen Kopfschüttelns Bieler rasche Berwirklichung fanden. Man dachte nämlich an die Erbauung einer Eisenbahn über die Alpen. Bon unscheinbarem Beginne hatten sich die Eisenbahnen seit 1826 in wunderbarer Schnelligkeit zu dem wichtigsten Berkehrsmittel emporgeschwungen. Aber lange rollte der Feuerwagen nur in den Ebenen das hin und nur allmählich wagte man es, die Loskomotive über sanste höhen zu sühren.

Die Uebersteigung des Felsenwalles der Alpen schien außer dem Bereiche dieser Kraft zu liegen. Doch der rastlos forschende und schaffende Men= schengeist rubte nicht, bis er das scheinbar Un= mögliche möglich gemacht. Das Dampfroß er= fteigt nun die Alpen, und durch die graufige Dede, wo der Adler horstet und die Lawine Fracht und früher auf fteilen Pfaden nur muh= fam bas Saumroß fletterte, fabrt nun auf glat= ten, sichern Babnen die lange Reihe der men= schengefüllten Wagen. Mit rasender Gile fährt ber Zug längs ben schwindelnden Abgründen ficher dabin, überspringt auf fühnen, festgemauerten Bruden die tiefen Schluchten, bobrt sich durch das Dunkel der Berge hindurch, und im geheizten Wagen eilt ber Reisende an den brausenden Gletscherbächen und den donnernden Kirnen ruhig vorüber und spottet der Schrecken und Gefahren der Alpen.

Die Gemmeringbahn ift ber fühnste Schienenweg des Festlandes. Der f. f. Ministerialrath v. Ghega erhielt 1842 den Auftrag, Die Tracirung (Ausstedung und Zeichnung) ber Bahn vorzunehmen. Diese ungeheure Aufgabe nahm zu ihrer Lösung 2 Jahre in Anspruch. Aber noch dauerte es 4 Jahre, bis der erfte Schaufelstich jum Beginne bes Werfes geschab, vor beffen Rühnheit und Großartigfeit selbst fühne, unter= nehmende Geister zurückschraken. Um 17. Juli 1854 erfolgte die Eröffnung der Bahn durch die f. f. Majestäten und die Glieder des Raiserhauses. Die Rosten berselben erstiegen die Summe von 39 Millionen Franken auf eine Länge von nur 11 Stunden, die theuerste Bahnstrecke ber Welt. Seit dem Sommer 1850

waren 16,000 Arbeiter beim Bau beschäffigt, der inner 5 Jahren vollendet war. 15 Tunnel (Bergdurchbrüche) mußten gebohrt werden, von denen der größte 4380 Schub, mithin über eine Viertelstunde lang ist. In der Mitte dieses Tunnels, der einer der längsten überhaupt ift, und der den Jug des Semmeringfegels durch= bricht, erreicht die Bahn ihre höchste Steigung mit 2788 Schuh über Meer, also eine Höhe gleich derjenigen vom Dorf Trogen. Trop feiner Länge ift der Tunnel ohne Krümmung und gewährt somit bei seiner Durchfahrung bas intereffante Bild, die jenseitige Mündung erft gleich einem Sterne, bann in immer vergrößer= tem Lichtglanze zu erblicken. Gerade über bem Tunnel, 344 Schuh über seinem Gewölbe, führt die Kunfistraße über den Berg; 16 größere Bruden verbinden die weiten und tiefen Schluch= ten des Gebirges mit einander. Die längste derfelben ift 720 Kuß lang, Die bochfte 144 Schuh boch; bei einigen find 2 Stockwerfe auf einan= ber gethürmt. Gine Maffe von Ginschnitten, Aufdammungen und fleinern Brücken finden fich überall auf dieser merkwürdigen Wegstrecke. Die ungeheuren Schwierigkeiten bes Baues wurden durch die lockere Beschaffenheit des Ge= birges noch erhöht. Häufig, wo die Bahn längs der jähen Abhänge sich hinzieht, hat man die zerklüfteten Bergwände von unten herauf bis zur Bahn, 100 — 250 Schuh hoch, ver= mauern, fliden und befestigen muffen, um ihr eine feste Grundlage zu geben. Die Felswände oberhalb der Bahnlinie mußten oft bis zur Spige hinauf meggesprengt werden, um Gin= fturze zu verhüten. Die Fundamente ber Bru= denpfeiler, wenn diese auf das verschüttete Ge= röll zu stehen kamen, welches die Thalschluchten ausfullt, mußten oft viele Klafter tief in die Erde versenft werden, damit sie auf festem Boden stehen. Ueberhaupt führten die Schwie= rigfeiten biefer Bahn zu einer Menge neuer Erfindungen. Die Lokomotiven, welche die Züge über diese Berge führen und für deren beste seiner Zeit ein Preis von 100,000 Gulden ausgesetzt war, sind nach einer eignen Konstruktion gebaut und befördern felbst im Winter mit Leichtigkeit einen Zug von 4000 Zentner Schwere auf der bis auf 21/2 Prog. anfteigenden Bahn. Gine Gifenbahnfahrt über den Semmering

gewort zu den intereffantesten Touren ber Welt. Von Minute zu Minute erblicht der Reisende bald Wunderwerke der Natur, bald solche der Menschenhand. Prachtvolle Fernsichten bieten sich dar, schauerlich großartig und romantisch lieblich in bunter Abwechslung, ja mitunter neben einander. Da zeigen fich dem überrafch= ten Blide schroffe Berge, die fühn mit ihren Spigen fast in Die Wolfen hineinragen, bort braufen Bergströme burch tiefe Schluchten berab. Un steilen Feldwänden flebt eine verwitterte Burg und unten im grunen Wiesengrunde steben freundliche Dörfer. Vom hellen Tageslicht fährt ber brausende Zug in das Dunkel ber Berge, in bas Reich ber Unterwelt hinein, und aus tiefftem Dunkel hervorbrechend lacht dem Ban= derer wieder plöglich ein fonnenbeschienenes Thal, ein ftattlicher Drt entgegen. Bild an Bild giebt mit ben Windungen ber Bahn an uns vorüber und fesselt theils durch den Reig ber Anmuth, theils durch den Eindruck der Groß= artigfeit unfere Aufmertfamfeit.

Das beigefügte Bild zeigt uns den gebir= gigsten Theil in seiner Gesammtheit. Das Ge= birge schiebt in wildem Durcheinander feine schroffen Klippen in die Höhe, die, zerriffen und durchbrochen, Schluchten und Abhänge bilden. Dazwischen schlingt sich in ben wunderlichsten Wendungen und Bidgade ber Kaben ber Bahn, bald längs der Felswände, dem Auge weithin sichtbar, bald bohrt er sich in den Fels ein und verschwindet unter ber Erbe auf lange Streden, wühlt sich in Krümmungen unterirdisch fort und springt unerwartet, wo er aus dem hohen Tunnel heraustritt, frei wie der Faden der Spinne in die Luft binaus und fest auf dunnen Brucken= bogen über einen Abgrund, um sogleich wieder in einem Tunnel zu verschwinden; hie und da schneidet er auch nur halb in die Relsenwand ein und läuft lange Streden auf einer Terraffe bin.

Wer jemals die Eisenbahnfahrt über die schwädische Alp von Ulm dis Stuttgart mitzgemacht, kann sich einen, wenn auch immerzhin nur schwachen und unvollständigen Begriff von der Kühnheit der Semmeringbahn machen. Auch die neue St. Galler = Appenzellerbahn kann uns die Schwierigkeiten einigermaßen verzanschaulichen, welche dem Ziehen eines Schieznenweges durch ein gebirgiges und schwieriges nenweges durch ein gebirgiges und schwieriges

Terrain sich entgegenstellen. Ist einmal die projektirte Eisenbahnlinie über den Luckmanier (Fortsetzung der Südostbahn nach Italien) vollendet, so hat unser Vaterland ein Bauwerk aufzuweisen, das dem der Semmeringbahn an Kühnheit und Großartigkeit nicht nachsteht, sondern es noch übertrifft und für alle Zeiten ein Denkmal sein wird, was der Menschengeist, was Vereinigung vieler Kräfte und Gemeinsinn Großes zu schaffen im Stande sind.

## Gratis = Effen.

In Neuorleans und andern großen Städten Nordamerifas fommt die Gitte auf, daß die Besitzer großer Gasthöfe täglich zur bestimmten Stunde ein Gratis : Effen geben. Um 1 Uhr Mittags wird die Tafel gedeckt und Jedermann kann da erscheinen und effen, ohne daß er et= was zu bezahlen braucht. Die Speisen find freilich nur Refte vom vorigen Tage, aber neu zugerichtet. Man fann sich benfen, bag viele Leute die Gelegenheit benugen, fich unentgeltlich fatt zu effen, fo ift benn auch 10 Minuten nach 1 Uhr selten mehr ein Plat zu finden. Diese Gratis = Effen sind ein neuer Beweis, daß bie Amerifaner gut zu rechnen verfteben. Gie loden damit eine große Anzahl Leute in ihr Haus, machen es besucht und befannt, und weil für bas Effen in ber That gar nichts bezahlt wird, erwartet der Wirth um fo mehr, daß Jeder= mann nach dem Effen "einen Schluch" trinfe. Das thun denn auch Alle mit großer Gewissen= haftigkeit. "Ein Glas" kostet etwa 60 Rp. Da nun der Durft durch ein Glas nicht nur nicht gestillt, sondern noch mehr gereigt wird (benn an Salz fehlt es ben Speisen mahrscheinlich nicht), also wenigstens ein zweites genossen wird, so erkennt man leicht, daß das Gratis-Effen nur eine Täuschung ift und dem Wirth indireft noch viel einträgt. Manche geben auch nur beß= balb bin, um fich befannt zu machen und ihre Gewandtheit bewundern zu laffen, mit der fie fich überall durchzudrängen und irgend ein gutes Stück zu erlangen wiffen. Abgefehen vom theuren Glas Wein, das dafür getrunfen wird, erhält sein Gafthof den Ruf, bort immer frifche Speisen zu befommen. Huch in ber neuen Welt gilt nicht weniger als in der alten das Sprichwort: "Die Welt will betrogen sein!"